

駅は輸送安全の要、一部外注化は不可能

「駅外注化」学習会で星野文男さん（国労新潟駅連合分会）

8月30日（金）に行われた外注化反対連続学習会第一回「駅の外注化の問題点」は、15名の参加で大成功でした。東労組幹部が相変わらず、会場周辺で「監視」する中で、所属組合を超えた学習会として活発に報告と討論が交わされました。以下、要旨です。近日中に報告集を作成します。



駅は鉄道輸送の安全の要です。鉄道の根幹は「閉塞」という、駅と駅の間、もしくは信号と信号の間を一列車にしか使わせないというやり方で、安全を守ってきたのです。ですから、係員同士の連絡、連携が基本です。

だから今でもJR東日本は駅の輸送業務は外注化しないと言わざるを得ない、でも、そのかわり営業は全部外注化するよと言っています。

しかし、2005年暮れにおきた羽越線の脱線・転覆事故（5人死亡、33人負傷）では、新潟から秋田までを全部一カ所で集中制御するやりかた（CTC）で起きたのです。事故がおきた駅の隣の駅は無人化されていた。以前であれば、駅長が風を判断して、列車を止めることができるといふうになっていたんですが、現地が激しいブリザードになっているのに、新潟の指令室はそれが分からない。そういう関係の中で、強風の中を100km/hで突っ込んでいった結果発生した事故です。もう一つは庄内空港との競争で、

「客をとれ、速く走れ」ということが社内に蔓延していた。

その上で駅の営業業務も、やっぱり駅員同士の連携で成り立っています。各社、全国の統一的な旅客制度に基づいて全国で取り扱っているために、連絡する相手がJR社員か外注社員かにかかわらず、連絡を取り合っただけで業務がやられている。偽装請負が日常的に蔓延している。

具体的例として、ジョイネットメールでJR支社から直接委託駅に文章をメールで送信している。車いす対応や誤発売のあと処理など全国どこの駅にも直接連絡、連携している。また、線路内の落とし物を拾い上げる際には委託係員が輸送指令に列車抑止を命令する。こうした現実ですから、鉄道輸送業務をそもそも一部外注化するということはまったく不可能なことで、そもそも直営にもどして行くということが前提であり、そういう運動にしていけないとだめだと思っています。

国鉄分割・民営化の前、葛西がJR設立委員会委員長の齊藤英四郎の指示で、停職二回、もしくは停職6ヶ月以上は振り落とすっていう採用基準をつくって、それが設立委員長案とされて、その基準で選別解雇された事実がついに裁判明らかになっている。

証人採用をしないで打ち切ろうという裁判所の策動を打ち破って、この社会的事実をもっともっと広げていくということが国鉄闘争をもう一回大きく広げていく力になる。それと国労組合員の資格確認訴訟の二つの裁判を勝たせて、国鉄闘争を本当に日本の労働運動の再生の柱にして、運動を進めていくことが重要だと思います。9月15日に全国集会とデモをやるので結集してほしい。

今すぐ時給を 1400 円 (15 ドル) に!

アメリカでマック労働者が時給 15 ドル (約1400円) 求めストライキに起ちあがった!

「生きていける賃金をよこせ!」は人間として当然の、世界共通の要求だ!



「私たちは人間だ!」「より高い賃金を!」



▲「私たちにはもっと価値がある」「7・25ドルでは生きていけない!」

「ファーストフード店を運営している会社は、我々従業員の賃金を搾取して儲けているのです。」と話すのはメリットさん(24歳)で、今週の木曜日のストに参加する予定だという。

不況により雇用情勢が厳しくなり、今までは10代の若者が中心の職場であったファーストフード店には仕事を求めて家計を支える一家の稼ぎ手が押し寄せるようになってきているという。

現在、アメリカ国内にはファーストフード店で働いている人は約240万人いる。(Timeより。7・25ドルは約710円 写真は<http://fastfoodforward.org>)

「労働者の日」の週末を前に全米最大のレストランチェーンであるマクドナルドに対してのストライキや抗議デモが全米各地で高まりを見せており、こうした動きは今週の木曜日には南・西海岸にまで広がりを見せようとしている。ストの主催者側の話によると、賃上げ要求のストは今週の木曜日には全米の35の都市にまで広がるものとみている。

ストを起こしている労働者たちは、時給15ドル以上の賃上げを要求しているが、現在の最低賃金は時給7.25ドルである。

9月9日
No115

国鉄高崎動力車連帯労働組合

(連絡先: srkc.jp@yahoo.co.jp 048-722-7107(fax) 共)